Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van het Locov
p/a secretariaat Locov
KK4 B09.49
Postbus 20906
2500 EX Den Haag

Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
Openbaar Vervoer en Spoor
Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
IenM/BSK-2013/132364

Bijlage(n)
1

Datum 28 augustus 2013
Betreft wijzigingen vervoerconcessie

Geachte mevrouw Krikke,

Graag wil ik de consumentenorganisaties bedanken voor hun snelle advies over mijn voornemen om op korte termijn enkele wijzigingen aan te brengen in de huidige *Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2005 – 2015*. Hieronder reageer ik op de drie onderdelen van het advies. Onder meer als gevolg van de vakantie-periode heeft deze reactie lang op zich laten wachten nadat ik u eerder juist om een spoedig advies had gevraagd; mijn excuses daarvoor.

1. Reisinformatie

De consumentenorganisaties adviseren positief over uitgangspunt om de af-spraken die het ministerie van IenM met ProRail had, één op één toe te passen op NS. Ze plaatsen wel een kanttekening.
Door de overdracht is NS ook informatietaken ten behoeve van reizigers op treindiensten van regionale vervoerders gaan uitvoeren. Voorheen voerde ProRail deze diensten uit. De kwaliteit van de prestaties wordt onder meer beoordeeld met behulp van het klantoordeel over reisinformatie. NS meet het oordeel van reizigers op het hoofdrailnet. De regionale vervoerder meet dat onder hun reizigers. De consumentenorganisaties vinden het wenselijk, dat voortaan ook het oordeel van reizigers op de regionale treindiensten bij de verantwoording van de prestaties van NS met betrekking tot reisinformatie op de stations wordt betrokken. De consumentenorganisaties vragen of IenM hun opvatting deelt en zo ja, hoe IenM de prestatiekwaliteit van NS op de regionale treindiensten wil monitoren.

NS Reizigers (NSR) heeft voor de uitvoering van de taken om reisinformatie te verschaffen op de stations het Dienstencentrum Reisinformatie (DCRI) ingericht. Dit orgaan is gebonden aan maatregelen die door de ACM in haar besluit van 4 oktober 2012 zijn opgelegd. Daarmee wordt een onafhankelijke en non-discriminatoire dienstverlening aan alle vervoerders (incl. NSR zelf) gewaarborgd. Het DCRI heeft contractuele relaties met alle vervoerders over het leveren van actuele reisinformatie op stations via schermen en omroep.

Het DCRI en vervoerders maken in deze contracten afspraken over de te leveren kwaliteit en DCRI verantwoordt deze kwaliteit aan de vervoerders. Vervoerders

maken afspraken met DCRI op basis van hun contractafspraken met hun (regionale) concessieverleners; NSR op basis van de prestatieafspraken met IenM uit het Vervoerplan. Als zij onderling afspraken willen aanscherpen, kunnen zij dit opnemen in hun contracten.

Vervoerders hebben in hun concessie afspraken met hun concessieverleners over de vervoerdiensten. Zij spreken ook met elkaar af hoe er wordt omgegaan met klantoordelen**.** De verantwoordingsrelatie over klanttevredenheid ligt primair tussen concessieverlener en vervoerder. Daar wil ik niet in treden. De uitvoering van de reisinformatie door het DCRI is hierin een dienst die onderling contractueel is geregeld.

Tegen deze achtergrond kan ik uw suggestie om het oordeel van reizigers op de regionale treindiensten bij de verantwoording van de prestaties van NS met betrekking tot reisinformatie op de stations te betrekken, niet overnemen.

2. Extra tariefruimte ten behoeve van het opheffen van het dubbel opstaptarief

De consumentenorganisaties adviseren negatief over de extra tariefruimte ten behoeve van het opheffen van het dubbel opstaptarief, met als argumentatie dat het onterecht is dat een reiziger een hogere prijs moet betalen. Compensatie van de vervoerders voor het weghalen van het dubbel opstaptarief moet niet betaald worden door de reiziger, stellen zij. Er zouden bij de vervoerders meeropbrengsten ontstaan. Ook gaan de consumentenorganisaties in op het lange termijneffect van de extra tariefverhoging voor de reiziger, en trekken zij in twijfel dat de oplossingsrichting strookt met het advies van de commissie Meijdam uit 2010.

Er is geen sprake van meeropbrengsten ten opzichte van voor het afschaffen van het dubbel opstaptarief; vervoerders hebben zowel voor als na het opheffen van het dubbel opstaptarief dezelfde opbrengsten. Het opheffen van het dubbel opstaptarief zonder verdere aanpassingen van het tariefstelsel leidt tot minder-opbrengsten voor vervoerders ten opzichte van de situatie voor het opheffen van het dubbel opstaptarief. Deze minderopbrengsten door de weggevallen dubbele opstaptarieven worden gecompenseerd met de extra tariefruimte. Het is ook niet zo dat er bij reizigers straks meer geïncasseerd wordt; wel wijzigt de verdeling over reizigers, ten voordele van de overstappende reizigers. De compensatie-maatregel compenseert de vervoerders voor het opheffen van het dubbel opstaptarief, en is kostenneutraal over alle reizigers heen.

Als gevolg van decentralisatie stellen de decentrale overheden hun eigen tarifering vast. Dit heeft naast voordelen voor de regionale reiziger ook geleid tot het dubbele opstaptarief en tot het vervallen van degressiviteit in de treinketen. U geeft aan dat het oplossen van het dubbel opstaptarief slechts een gering voordeel biedt voor de treinreiziger, in vergelijking met het oplossen van het verlies aan afstandsdegressie bij overstap naar een andere vervoerder. Dit ben ik met u eens. De compensatie van de reiziger voor het verlies aan afstandsdegressie, valt echter buiten het kader van het opheffen van het dubbel opstaptarief.

De lijn van de gekozen oplossingsrichting heeft niet alleen de steun van de decentrale overheden en de vervoerders, maar is in mijn ogen ook in lijn met het advies van de Commissie Meijdam. De Commissie Meijdam constateert dat "het opheffen van het dubbel opstaptarief zonder verdere aanpassing van het tariefstelsel leidt tot een lager tarief voor de reiziger en daarmee minder opbreng-

sten voor de vervoerder. De commissie meent dat deze lagere opbrengsten niet te dragen zijn binnen de business case van de vervoerder en dat de reiziger hier geen aanspraak op kan doen binnen de huidige afspraken van kostenneutraliteit voor de reiziger" (uit 'Het Spoor naar Slagkracht', par. 7.5).

De financiering voor het opheffen van het dubbel opstaptarief in de treinketen is dit voorjaar tevens besproken in de Tweede Kamer. Kamerlid Bashir (SP) heeft een motie ingediend met als doel het dubbel opstaptarief af te schaffen zonder dat de kosten hiervan worden doorberekend aan de reizigers (Kamerstukken II, 23. 645, nr. 527). In reactie op de motie heeft de staatssecretaris toegelicht dat reizigers voorheen ook een dubbel opstaptarief betaalden bij een overstap tussen trein en bus. Dit is met de komst van de OV-chipkaart verschoven naar de overstap tussen vervoerders binnen de treinketen. Het is daarom redelijk dat de vervoerders als gevolg van de huidige wijziging worden gecompenseerd voor de opbrengstderving, hetgeen tevens in lijn met het advies van de Commissie Meijdam uit 2010. De Kamer heeft daarop de motie verworpen.

Alle partijen zijn al geruime tijd aan de slag het dubbel opstaptarief op te heffen. Dat is inmiddels gelukt. De afspraken zoals neergelegd in het concept convenant zijn uiterst moeizaam tot stand gekomen. De enige overeen te komen manier van financiering is de voorgestelde gebleken. De vervoerders hebben hun vertrouwen getoond door de softwarewijziging te implementeren, waarmee het dubbel opstaptarief voor de reizigers reeds opgeheven is. De weg lijkt vrij om dit convenant te ondertekenen; een mooi tastbaar gezamenlijk resultaat van de partijen in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). Terug naar de onderhandelingstafel acht ik niet in het belang van de reizigers.

Gelet op het bovenstaande neem ik uw advies over de extra tariefruimte ten behoeve van het opheffen van het dubbel opstaptarief daarom niet over.

Graag ga ik inhoudelijk in op een aantal kanttekeningen die u plaatst bij de adviesaanvraag die nu voorligt:

- Ad a) Uw constatering dat de nu geïmplementeerde oplossing de effecten van het vervallen van degressiviteit onaangeroerd laat, onderken ik. Dit valt echter buiten het kader van de oplossing voor het dubbel opstaptarief
- Ad b) U geeft aan dat er regionale nuances zijn bij de toelichting op de tariefbreuk. Dit onderken ik. Juist om deze reden hebben de regionale concessieverlener en vervoerder per concessie de derving bepaald, rekening houdend met deze nuances. De regionale effecten worden voorgelegd aan de regionale consumentenorganisaties.
- Ad c) U geeft aan de aanbeveling van de Commissie Meijdam om de vervoerders te compenseren voor de (veronderstelde) opbrengstenderving niet terug te vinden in het advies "Het spoor naar slagkracht" (Commissie Meijdam, juni 2011) of de aanbiedingsbrief van de Minister. De Commissie Meijdam heeft bevonden dat het opheffen van het dubbel opstaptarief in de treinketen zonder verdere aanpassing van het tariefstelsel leidt tot een lagere prijs per reis voor bepaalde groepen reizigers, en daarmee lagere opbrengsten voor de vervoerders. Ik citeer uit paragraaf 7.5 uit het advies "Het spoor naar slagkracht": "De commissie meent dat het vrijgeven van alle overstaprechten tegen de afspraken tussen partijen ingaat. Bij de overgang van het NVB naar de OV-chipkaart hebben de betrokkenen kostenneutraliteit voor de reiziger afgesproken. Het opheffen van het dubbel opstaptarief zonder verdere aanpassing van het tariefstelsel leidt tot een lager tarief voor de reiziger en daarmee minder

opbrengsten voor de vervoerder. De commissie meent dat deze lagere opbrengsten niet te dragen zijn binnen de business case van de vervoerder en dat de reiziger hier geen aanspraak op kan doen binnen de huidige afspraken van kostenneutraliteit voor de reiziger. Wanneer bij alle overstappen het overstaprecht vrij wordt ingesteld en daarmee bij overstappen geen opstaptarief wordt geheven zal dit gelet de lagere inkomsten uit het opstaptarief noodzakelijkerwijs leiden tot grote herzieningen van het tariefstelsel." Vervolgens adviseert de Commissie het overstaprecht in de treinketen in te stellen en tegelijkertijd het overstaprecht tussen de regionale trein en het regionale bus, tram en metro vervoer te laten vervallen. Dit laatste advies is niet overgenomen, aangezien overheden en vervoerders de gecreëerde integratie tussen regionaal openbaar vervoer en de regionale trein wilden behouden. Overeind blijft de bevinding dat voor het opheffen van het dubbel opstaptarief herzieningen van het tariefstelsel benodigd zijn ten gevolge de lagere inkomsten uit opstaptarieven voor de vervoerders. De minister onderkent dit in haar opdracht aan de kwartiermaker om samen met betrokken partijen naar mogelijke oplossingen te kijken, rekening houdend met de effecten op het business model van de vervoerders, alsmede een financieringsmodel uit te werken;

- Ad d) We bevestigen dat de genoemde percentages in de jaren 2014 tot en met 2016 niet cumulatief zijn. Ze zijn evenmin structureel. De extra tariefruimte voor 2014 bedraagt 0,38%. Voor 2015 wordt de extra tariefruimte verlaagd naar 0,21%, voor 2016 naar 0,10%, en in 2017 is de extra tariefruimte opgeheven.

3. Stations

De consumentenorganisaties hebben geen opmerkingen bij de toegevoegde stations. Ik vat dat op als een positief advies en zal de betreffende wijziging doorvoeren.

Met vriendelijke groet,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Dhr. ir. J.M. Fukken